til vedblivende Brug for Værkstedet saavel som til Depotspor for Ryesgade-Stationen, hvor tilstrækkeligt Antal *Depotspor* ikke paa anden Maade kan skaffes.

Længden af Perronerne er utilstrækkelig; selv paa en Gennemkørselsstation bør Længden ikke være under 250 m, medens Hr. Hammerichs Mellemperroner kun er 140 à 180 m.

Der er ikke vist og heller ikke i Overslaget taget Hensyn til alle de til et Persontogs Formering fornødne Anlæg (Forvarmning, Støvsugning, elektrisk Opladning m. m.). Eksempelvis skal endvidere anføres, at medens der paa den nuværende Aarhus Ø. findes 8 Remisepladser, viser Hr. Hammerichs Ryesgade-Station kun en Remise med 4 Pladser, uagtet denne Station nu skal være Endestation for Grenaa-Banen. Remisen maa henlægges til Mølleengen, da Plads ikke kan skaffes paa selve Stationen, og fornøden Sporforbindelse til Remiseanlæget maa da skaffes.

Hjuldrejerværksted og Kedelsmedie er forudsat nedrevne; Erstatning for disse Bygninger er ikke angivet, ligesom der ganske er bortset fra Anlæg af de til Værkstederne udkrævede Spor.

Det er ikke ganske rigtigt, naar det anføres, at mest mulig Fare for Togsammenstød undgaas, naar Mundelstrup-Banens Tog føres ind paa Dobbeltsporet ved Stationens Indkørselsende (Vestenden). Som allerede paavist i Skrivelse af 20. Februar d. A., bør det nu til Dags ved et Nyanlæg af Sikkerhedshensyn kræves *enten*, at Skæringen lægges ud af Niveau, *eller* at Mundelstrup-Banens Indføring i Dobbeltsporet sker ved Stationens Udkørselsende, ɔ: at nævnte Bane maa have en særlig Perronside mellem Hovedbygningen og Dobbeltsporet.

De foranførte Indvendinger bevirker, at de her omhandlede Anlæg i Hovedsagen maa udføres, som angivet paa Statsbanernes Plan F, selv om muligt en Del af Anlægene bør henflyttes til Centralstationen ved den af Hr. Hammerich nu angivne ændrede Driftsform. Kun Anlægene for Mundelstrup-Banen maa blive væsentlig forskellige, uden at de dog derved vil blive billigere.

ad 3. *Forbindelsen med Centralbanegaarden.*

Da den nuværende Havnebane skal holdes i Drift under Bygningen af Højbanen, maa den Del af denne, der ligger nærmest Spanien, formentlig lægges længere bort fra Havnebanen end vist paa Forslaget.

Om Højbanen bør fremstilles som en Jernbetonkonstruktion, eller den, som forudsat i Generaldirektionens Forslag, skal bygges som et Jerngalleri, bør formentlig først finde sin Afgørelse senere, naar egentlige Detailplaner og Grundundersøgelser foreligger. Ved Valget bør dog ikke alene økonomiske og konstruktive Hensyn tages i Betragtning, men det bør formentlig ogsaa tilstræbes, at Højbanen ikke i større Grad end nødvendigt hemmer Vejfærdselen eller virker misprydende. I sidstnævnte Henseende vil en Jernkonstruktion antagelig have Fortrinet fremfor en Jernbetonkonstruktion.

Forslaget forudsætter, at den nordligste Del af Højbanen lægges med Stigning 1 : 100. En saadan stærk Stigning, begyndende kun ca. 140 m efter Enden af Perronerne, er dog ganske utilstedelig paa en *Hovedrute* som den jydske Østbane. Dens Tilstedeværelse vilde kræve, at der maatte anvendes Skydelokomotiv bag alle sydgaaende Tog, hvilket altid bør søges undgaaet, og som bevirker forøget Bekostning. Det er anført, at et lignende Forhold skulde findes paa Østerbro Station. Dette er ikke rigtigt, idet Stigningen her baade er meget svagere, nemlig 1 : 150 og begynder længere borte fra Perronerne, nemlig i 320 m Afstand fra disse. Endvidere har Hr. Hammerichs Højbane en Længde af kun ca. $^3/_4$ af den af Statsbanerne angivne, idet den paa en Længde af ca. 250 m erstattes med en Jorddæmning. Statsbanerne kan ikke tro, at Aarhus By vil gaa med til Anlæg af en saadan Dæmning langs Kystvejen. Adgangen til Havnen og Godsbanegaardens Varehuse og Læsseveje er efter Hr. Hammerichs Forslag ført under Højbanen paa et Sted, hvor der neppe vil kunne skaffes mere end ca. 3,8 m fri Højde, hvilket ikke er tilstrækkeligt.

Endelig er Højbanen kun dobbeltsporet, medens 3 Spor maa anses for nødvendigt med den Hammerichske Driftsform, saaledes som det nærmere skal blive paavist nedenfor.